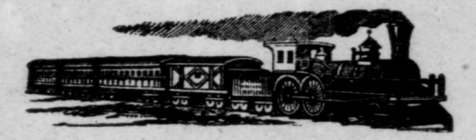
32

Estrada de Ferro do Caranjal

MEMORIAL

APRESENTADO AO

PATRIOTICO CONGRESSO MINEIRO



Ouro-Preto

TYPOGRAPHIA DA « ORDEM » — RUA DA BARRA N. 30

1891

Requerimento

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO

Illms. e Exms. Srs. Representantes do Estado de Minas

Francisco Soares Valente Gusmão e José Luiz de Jorge, cidadãos brazileiros, residentes na Leopoldina e no Sumidouro, no empenho de concorrerem para o maior desenvolvimento da fertil e rica zona que demora entre a estação de Tapirussú, no ramal do Alto Muriahé, da estrada de ferro da Leopoldina e a povoação do Bom Jesus da Cachoeira Alegre, nas cabeceiras do rio d'este nome, municipio de S. Paulo do Muriahé, procederão a estudos preliminares e delinearão a construcção de um sub-ramal ferreo que partindo daquella estação de Tapirussú, no kilometro 19+200m de mencionado ramal do Alto Muriahé, com percurso de 36 kilometros, cortando terrenos fertilissimos e numerosas e importantes fazendas de café,

já produzindo muitos milhares de arrobas, vá terminar na referida povoação do Bom Jesus. No memorial que a este acompanha, Exms. Srs., V. V. Exc^{as}. encontrarão resumidas as condições technicas e os calculos da renda provável e mais esclarecimentos em ordem a provar as vantagens do projectado sub-ramal, bem como a facilidade relativa de sua construcção. Para leval-a a effeito os supplicantes solicitão do patriotico Congresso Mineiro, além dos favores constantemente concedidos a semelhantes emprehendimentos :

1.° privilegio por 50 annos para construcção, uso e gozo do mencionado ramal ;

2.° garantia de juros de 6 °/₀ ao anno sobre a quantia que for effectivamente despendida na referida construcção até o maximo de 800:000$000 ou computada até 22:000$000 por kilometro, pelo prazo de 20 annos.

Findo o prazo do privilegio pedido, reverterá a estrada com todas suas dependencias, materlal rodante, officinas, etc., em perfeito estado de conservação para o dominio do Estado de Minas, ao qual durante o tempo do privilegio farão os supplicantes ou empreza que organisarem todas as concessões, que em contractos semelhantes costumão ser estipulados em favor do Estado.

O capital de 800:000$000, cuja garantia pedem os supplicantes, corresponde a menos de 24 contos por kilometro, o que em uma linha de 1 metro de largura, entre trilhos, que é hoje o typo mais geralmente preferido, é sem duvida preço modico, pois tanto o governo federal como o dos Estados em geral, aceitão, para preço medio do kilometro nas mencionadas condições, 30:000$000.

Os supplicantes para não tornar este muito longo deixão de entrar em outras minuciosidades, estando porém promptos e habilitados a, em tempo opportuno, satisfazer todas as exigencias razoaveis da administração e dar-lhe todas as garantias de idoneidade moral e profissional para o bom desempenho da empreza a que se propõem.

Na planta, que a este acompanha, se vê o traçado que aos supplicantes parece mais conveniente aos interesses da zona, a

que vae servir o sub-ramal projectado e para cuja construcção esperão os supplicantes que os dignos e illustrados Representantes de Minas não negarão os favores pedidos, attendendo que, além de serem modicos, serão muito compensados pelos beneficios que a estrada prestará á importante zona que directamente vai servir.

Nestes termos e confiados na justiça e patriotismo do Congresso Mineiro os supplicantes pedem e esperão deferimento.

E. R. M.

Memorial

ESTRADA DE FERRO DO LARANJAL

A estrada, ora projectada, tem o seu ponto inicial na estação de Tapirussú, kilometro 19+200m do ramal Alto Muriahé da Via Ferrea Leopoldina, que se acha n'este ponto cento e vinte e cinco metros acima do nivel do mar, e por ponto objectivo a povoação do Bom Jesus da Cachoeira Alegre, que se acha situada nas cabeceiras do ribeirão d'este nome, municipio de S. Paulo de Muriahé. Partindo a linha projectada do lado do Norte da linha do Alto Muriahé, em frente á estação de Tapirussú, segue o valle do primeiro corrego que se encontra a 180m da referida estação na direcção de Noroeste, transpondo suas vertentes em uma garganta, no kilometro 3+450m e cóta 136m do nivel do mar, desce suavemente até as margens do ribeirão da Braúna, pelas quaes desenvolve-se o traçado, seguindo o valle principal de Nordeste até suas cabeceiras que transpõe na cóta 209m e kilometro 12+500m.

D'este ponto segue o traçado em declividade suave até as margens do affluente do ribeirão de S. João denominado — Corrego do Sonza — pelas quaes desenvolve-se, em boas condições, por varzeas e encostas suaves até encontrar a garganta de um pequeno contraforte da serra da Custodia, na margem direita do referido Corrego, depois de o haver transposto no kilometro 18 e deixando-o a Sudoéste para tambem transpor a alludida garganta e descer pela encosta de Noroeste do contraforte até de novo encontrar o mesmo corrego, seguindo por varzea até a margem esquerda do ribeirão de S. João, no kilometro 20, em frente á povoação do Laranjal na cóta 158m do nivel do mar.

Terminando n'este ponto o trecho da estrada que deverá constituir a primeira secção, passa o traçado em continuação a desenvolver-se pelas margens do S. João, passando logo em frente a barra do ribeirão dos Patricios, affluente d'aquelle, vindo de Noroéste e cuja bacia é formada de terrenos notavelmente uberrimos; tomando a direcção geral de Nordeste, fraldeia algumas collinas até o kilometro 22, onde, abrindo em frente na direcção de Nordeste um horizonte extenso limitado á direita pelas serras da Custodia e Paula Surdo e á esquerda pela da Sapucaia, desenvolve-se o traçado pelas varzeas que se estendem ao sopé d'aquellas serras, até em frente da importante fazenda da Bella-Vista, no kilometro 31, onde, transpondo o ribeirão que deixa a Noroeste segue um pequeno corrego, transpondo n'uma cabeceira de Nordeste, o divisor das aguas, cuja depressão não se eleva ahi a mais de cinco metros da *grade* da estrada, attingindo este ponto com pequenas rampas, tal é a praticabilidade do terreno, conseguindo-se com a mesma facilidade por meio de declives suaves, ganhar as margens do corrego do Bom Jesus pelas quaes sobe até o lado do Norte do arraial do Bom Jesus da Cachoeira Alegre, no kilometro 36, ponto terminal da estrada requerida.

A utilidade e vantagens d'esta estrada são incontestaveis, não só pelo augmento da producção, que da sua realisação decorrerá para a fertillissima zona que vai servir, como tambem

pelo importante serviço que prestará ao Estado e a estrada de ferro Leopoldina, rêde mineira, esbulhada de grande parte dos productos desta zona que demandando Patrocinio, em vez de outros pontos — com mais de 45 kilometros de marcha e transporte em tropas — atravessa a linha da Leopoldina, para se escoarem pela estação do Poço-Fundo, estrada de ferro do Carangola, com economia de duzentos réis por arroba.

E' claro, portanto, que a estrada projectada, poupando a marcha de mais de 45 kilometros, faça desaparecer aquella economia, vindo então a escoarem-se aquelles productos pela via Leopoldina, que muito lucrará com o importante contingente que para ella contribuirá a estrada projectada. Além d'estas razões, assás poderosas para, só por si, influirem na decisão favoravel da concessão solicitada, outras, não menos importantes, occorrem para reforçal-a.

Assim é que, a bacia do ribeirão de S. João, bastante extensa e extraordinariamente fertil, acha-se circumdada pelas alcantiladas serras dos Patricios e S. João, difficultando a construcção de boas estradas de rodagem, em demanda das estações mais proximas, não só devido aos obstaculos apresentados pelo terreno, como pelos acanhados recursos individuaes que não podem comportar taes despezas, sobre tudo quando estas além de não serem compensadas por lucros directos, ficão após sua realisação abandonadas, sem a devida e indispensavel conservação, como sôe acontecer a todas as estradas de rodagem construidas a expensas de particulares, não satisfazendo os seus intuitos e immobilisando capitaes que desaparecem sem corresponder ao seu emprego.

As sahidas mais francas para esta bacia são, a da barra do S. João que tem o embaraço da travessia do rio Pomba, que não possue nesse lugar, — como convinha — uma ponte ; outra pela estrada que acompanha mais ou menos a direcção da linha projectada, tendo, porém, o inconveniente de galgar fortes rampas, abandonando as principaes gargantas.

Os productos do districto do Bom Jesus e visinhanças, como ficou acima dito, concorrem á estação do Poço-Fundo, atravessando a linha ferrea Leopoldina em manifesto prejuizo d'esta e portanto dos cofres mineiros que a subvencionão.

Os iniciadores d'esta idéa — para a projectada estrada de ferro, pedindo a sua concessão com privilegio por cincoenta annos, só têm em vista o melhoramento e prosperidade da zona onde possuem estabelecimentos agricolas e industriaes, concorrendo assim para o seu desenvolvimento, unico intuito que os poderia abalançar a solicitar os favores que a lei concede em taes casos, pelo que, conhecedores da zona que se propõem a dotar com uma via de facil communicação, preferirão para ponto de partida ou inicial a estação de Tapirussú, visto que, apresentando um traçado de facil execução, tem além de outras vantagens a de evitar a travessia do rio Pomba onde se faria necessario uma grande e dispendiosa ponte de ferro, a difficultar o transporte a maior numero de fazendas como sejão : as de João Brum, Pinto, Manoel Candido, Dona Clara e filhos, Manoel Francisco, Pedro Torquato, Raymundo Corrêa, as das importantes familias Souza, Novaes e Antonio Gonçalves e outras ; e grande numero de pequenos lavradores, só na primeira secção ; sendo que na segunda até o Bom Jesus, passa junto de importantes fazendas, como sejão as de Marcellino Rodrigues, Fazendinha, Dr. Jacintho de Carvalho, José Rodrigues de Oliveira, Joaquim de Paula Carvalho, Cortes, Fazenda da Bôa Vista e Sufocon, não contando as que se achão á distancia da linha e grande numero de pequenos lavradores ; sendo assim razoavel o orçamento da exportação e importação na somma de seis mil toneladas metricas, que necessariamente crescerá com a facilidade de transporte e bôa qualidade dos terrenos na maior parte montanhosos e apropriados a remuneradora cultura do café que tanto tem concorrido para a grandeza d'este Estado e portanto merecedora e digna de incentivos e auxilios tendentes a fazer prosperar esta lavoura, quando ainda, como na zona em questão, possue grande área coberta de frondosas mattas, promettedoras de proxima e inexgotavel producção, cujas riquezas só podem ser aproveitadas com a facilidade e baratesa do transporte.

Facilitando a communicação a maior numero de estabeleci-

mentos agricolas, a estrada projectada, conquista um campo franco á emigração, cuja corrente acha-se estabelecida, encontrando nas grandes lavouras existentes nas cercanias, facil e prompta collocação, como tambem creando nucleos coloniaes, que a propria empreza da via ferrea projectada, poderá costear, concorrendo assim para o rapido augmento da producção e aproveitamento de muitos terrenos que permanecem incultos, apezar de sua conhecida fertilidade.

A extensão é de 36 kilometros para a estrada projectada, que poderá ser modificada com a locação ou escolha de um outro valle na primeira secção, que entretanto, embora encurte um pouco o trajecto, nenhuma outra vantagem terá para o dispendio de construcção e custeio da estrada.

As condições do traçado são relativamente favoraveis não apresentando grandes córtes nem atterros elevados, e tendo pequeno numero de obras de arte.

CONDIÇÕES TECHNICAS

Bitola 1,^{m}0 — um metro — entre trilhos.
Declividade maxima — 2,5 °/$_{o}$ —
Raio minimo das curvas — 80,^{m}0

CUSTO

O custo da estrada é orçado em 30:000$000 rs. por kilometro com todo o material fixo e rodante, sendo a sua importancia total de 1:080:000$000.

MOVIMENTO PROVAVEL DO TRAFEGO

Receita	
Exportação de café	130:000$000
Importação de diversos generos.	36:000$000
Passagens	12:000$000
	178:000$000
Despeza	75:00$0000
Saldo.	103:000$000

O que equivale a pouco mais de 9 °/$_{o}$ sobre o capital calculado para a construcção de toda o estrada, que satisfará com aquella bitola ao trafego da zona, ainda mesmo quando tenha de ser prolongada a dita estrada, visto o bom resultado apresentado por estradas similares ultimamente construidas no Estado de S. Paulo.

Acompanha este resumido memorial, para melhor esclarecimento, uma planta topographica do terreno que será percorrido pela estrada, construida na escala de 1:40,000, representando fielmente o levantamento feito sobre o mesmo terreno.